

**Cauza C-437/21****Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

16 iulie 2021

**Instanța de trimitere:**

Consiglio di Stato (Consiliul de Stat, Italia)

**Data deciziei de trimitere:**

21 aprilie 2021

**Apelantă:**

Liberty Lines SpA

**Intimat:**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**Obiectul procedurii principale**

Apel formulat împotriva unei hotărâri a Tribunale amministrativo regionale (TAR) per il Lazio [Tribunalul Administrativ Regional din Lazio], care a respins acțiunea introdusă de societatea Liberty Lines având ca obiect anularea deciziei prin care ministerul intimat, la expirarea contractului încheiat cu apelanta, a încredințat unei alte societăți serviciul de legătură maritimă care face obiectul contractului menționat, fără procedură de cerere de ofertă prevăzută în acest scop.

**Obiectul și temeiul juridic al trimiterii preliminare**

În temeiul articolului 267 TFUE, se solicită interpretarea principiilor dreptului Uniunii privind libera circulație a serviciilor și protecția concurenței, în special articolele 101, 102, 106 și 107 TFUE, Regulamentul (CEE) nr. 3577/1992 și Directiva 2014/25/UE.

## Întrebarea preliminară

„Este contrară dreptului [Uniunii] și în special principiilor liberei circulații a serviciilor și deschiderii maxime a concurenței în domeniul achizițiilor publice de servicii publice o dispoziție precum articolul 47 alineatul 11-bis din Decretul-lege nr. 50 din 24 aprilie 2017, aprobat prin Legea nr. 96 din 21 iunie 2017, care:

- asimilează sau cel puțin permite asimilarea prin lege a transportului maritim rapid de pasageri între portul Messina și cel din Reggio Calabria cu transportul feroviar pe mare între peninsula și Sicilia, prevăzut la litera e) a articolului 2 din Decretul Ministerului Transporturilor și Navigației nr. 138 T din 31 octombrie 2000;

- creează sau pare aptă să creeze o rezervă în favoarea Rete Feroviaria Italiana S.p.a. de la serviciul de legătură feroviară pe mare, inclusiv prin utilizarea mijloacelor navale rapide între Sicilia și peninsula?”

## Dispozițiile comunitare invocate

Articolele 101, 102, 106 și 107 TFUE.

Regulamentul (CEE) nr. 3577/1992 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) (JO 1992, L 364, p. 7, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 83).

Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (JO 2007, L 315, p. 1).

Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directiva 2004/17/CE (JO 2014, L 94, p. 243): considerentul 7.

Hotărârea Curții UE din 24 octombrie 2019, C-515/18.

## Dispozițiile naționale invocate

Decretul-lege nr. 50 din 24 aprilie 2017 privind dispoziții urgente în materie financiară, inițiate în favoarea colectivităților teritoriale, intervenții suplimentare pentru zonele afectate de evenimente semice și măsuri de dezvoltare (GU nr. 95 din 24 aprilie 2017 – supliment ordinar nr. 20), aprobat cu modificări prin Legea nr. 96 din 21 iunie 2017; în special, articolul 47 alineatul 11-bis: „Pentru a îmbunătăți flexibilitatea legăturilor feroviare ale pasagerilor între Sicilia și peninsula, serviciul de legătură feroviară pe mare prevăzut la articolul 2

alineatul 1 litera e) din Decretul Ministerului Transporturilor și Navigației nr. 138 T din 31 octombrie 2000 poate fi efectuat și prin utilizarea mijloacelor navale rapide ale căror model de exploatare este legat de serviciul de transport feroviar dinspre și către Sicilia, în special pe tronsoanele dus-întors Messina-Villa San Giovanni și Messina-Reggio Calabria, care trebuie aplicate în cadrul resurselor prevăzute de legislația în vigoare destinate Contractului de program – partea servicii dintre stat și societatea Rete Ferroviaria Italiana Spa și fără a aduce atingere serviciilor stabilite în acest contract.”

Decretul nr. 138 T al Ministerului Transporturilor și Navigației din 31 octombrie 2000 privind acordarea în favoarea Ferrovie dello Stato – Società Trasporti e Servizi per Azioni a concesiunii pentru administrarea infrastructurii feroviare naționale. În special articolul 2 litera e), în care se precizează că obiectul concesiunii includea „legătura feroviară pe mare între peninsula și, respectiv, între Sicilia și Sardinia”.

### **Prezentare succintă a situației de fapt și a procedurii principale**

- 1 În urma unei cereri de ofertă lansate de Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti [Ministerul Infrastructurii și Transporturilor] (MIT), s-a încredințat Liberty Lines serviciul de legătură maritimă rapidă de pasageri între porturile Messina și Reggio Calabria, în strâmtoarea Messina, în perioada 1 octombrie 2015-30 septembrie 2018. La 14 septembrie 2018, Liberty Lines a informat ministerul competent cu privire la interesul său de a beneficia de prelungirea cu un an a concesiunii serviciului, posibilitate prevăzută în contractul inițial. Totuși, această notă a rămas fără răspuns, în timp ce, de la 1 octombrie 2018, serviciul de legătură maritimă în cauză a fost încredințat societății Blufferries, deținută integral de societatea Rete Ferroviaria Italiana (RFI), deja însărcinată cu același serviciu pe ruta Messina/Villa San Giovanni.
- 2 După ce a solicitat fără succes să poată consulta dosarul, Liberty Lines a chemat în judecată ministerul competent în fața TAR Lazio, la 10 octombrie 2018, solicitând anularea pretensei decizii de atribuire a serviciului societății Blufferries, justificând pretenția sa prin faptul că atribuirea directă și fără cerere de ofertă a serviciului ar fi nelegală întrucât nu exista niciun motiv de urgență, aceasta din urmă fiind creată de aceeași administrație care omisese să lanseze în timp util procedura de cerere de ofertă comunitară.
- 3 La 8 noiembrie 2018, MIT a transmis apelantei două documente. Primul, nota sa nr. 31344 din 26 septembrie 2018, adresată RFI, în care se indica printre altele: „Având în vedere prevederile articolului 47 alineatul 11-bis din Decretul nr. 50 din 24 aprilie 2017, [...] se reține că flexibilitatea legăturilor feroviare ale pasagerilor între Sicilia și peninsula, plasată ca o condiție esențială a standardului, poate fi asigurată prin includerea în Contractul de program [-] partea servicii dintre stat și Società Rete Ferroviaria Italiana SpA a legăturii în discuție” și, prin urmare, a invitat RFI să „asigure, de la 1 octombrie anul curent, în conformitate cu

dispozițiile menționate mai sus, serviciile existente de legătură maritimă rapidă de pasageri între orașele Messina și Reggio Calabria”.

- 4 Al doilea document constă în răspunsul RFI la această notă, din data de 8 octombrie 2018, în care această societate afirma, printre altele, că, „pentru a asigura continuitatea legăturii pe ruta Reggio Calabria-Messina începând cu 01.01.2019, se solicită ministerului menționat să convoace cât mai repede o reuniune specială pentru a discuta despre aspectele rezultate din atribuirea ]n continuare a serviciului în cauză [...], precum și despre modalitățile de acoperire economică a prestațiilor care vor fi acordate până atunci printr-o actualizare a contractului de program”.
- 5 Ca urmare a comunicării acestor două documente, Liberty Lines a adăugat obiecțiuni suplimentare în susținerea acțiunii sale în fața instanței administrative, invocând, în măsura în care este pertinent în scopul respectării dreptului Uniunii, încălcarea normelor de protecție a concurenței și a pieței libere. Cu toate acestea, TAR nu a dat câștig de cauză reclamantei, arătând că Directiva 2014/25 și Regulamentul nr. 1370/2007 permiteau atribuirea directă, fără cerere de ofertă, a contractelor de servicii publice de transport feroviar.

#### **Principalele argumente ale părților**

- 6 Liberty Lines formulează mai multe obiecții la Consiglio di Stato împotriva hotărârii TAR. Printre acestea, sunt relevante în special următoarele: 1) TAR nu ar fi ținut seama de faptul că Blufferries, folosind ambarcațiuni cu aripi portante pentru serviciul său, s-ar afla în imposibilitatea de a transporta vagoane feroviare, astfel încât nu poate îndeplini condiția necesară pentru ca serviciile sale să poată fi considerate strâns legate de cele feroviare și, prin urmare, să poată beneficia de tratamente derogatorii, 2) trimiterea la considerentul (7) al Directivei 2014/25 ar fi nejustificată atât pentru că ar fi lipsită de valoare juridică obligatorie, cât și pentru că s-ar raporta la o ipoteză diferită, și anume cea în care statul membru decide să efectueze el însuși serviciul feroviar, 3) trimiterea la Hotărârea Curții Europene din 24 octombrie 2019 pronunțată în cauza C-515/18 ar fi de asemenea nejustificată, dat fiind că aceasta se referea la atribuirea directă a unui transport public feroviar de călători, în timp ce, în speță, ar fi vorba despre un transport rapid de pasageri cu ajutorul unor ambarcațiuni cu aripi portante, 4) atribuirea fără cerere de ofertă ar fi fost efectuată cu omiterea tuturor verificărilor care trebuiau realizate cu privire la oportunitatea recurgerii la o astfel de procedură, 5) Liberty Lines susține că situația de urgență ar fi fost creată în mod artificial de administrație, 6) nota prin care RFI a răspuns ministerului ar dezminți faptul că schimbarea ofertantului câștigător ar interveni fără creșterea costurilor și nu ar exista nicio dovadă a imposibilității de a prelungi contractul inițial ca urmare a lipsei fondurilor, 7) ansamblul cauzei ar prezenta elemente evidente care ar contraveni normelor Uniunii care reglementează procedurile de cerere de ofertă și protejează egalitatea, libera concurență, transparența, publicitatea și proporționalitatea.

- 7 MIT și RFI resping toate motivele invocate de reclamantă.

### **Prezentare succintă a motivării trimiterii preliminare**

- 8 Prin formularea cererii de pronunțare a unei hotărâri preliminare, instanța de trimitere exprimă îndoieli puternice cu privire la compatibilitatea cu dreptul Uniunii a articolul 47 alineatul 11-bis din Decretul-lege nr. 50/17 – norma centrală în speță – în special din următoarele trei motive: 1) această dispoziție ar sustrage în mod nejustificat pieței și normelor în materie de achiziții publice atribuirea serviciului de legătură maritimă rapidă de pasageri între porturile Messina și Reggio Calabria, contrar Regulamentului nr. 3577/1992, 2) ar părea să confere în fapt în favoarea RFI, societatea constituită de concesionarul Ferrovie dello Stato – Società Trasporti e Servizi per Azioni în calitate de societate de administrare a infrastructurii feroviare naționale, un drept special sau exclusiv de administrare a legăturii maritime rapide de pasageri între porturile Messina și Reggio Calabria, 3) ar părea să implementeze, tot în favoarea RFI, o măsură de ajutor de stat care denaturează sau amenință să denatureze concurența, cu atât mai mult cu cât această dispoziție nu este limitată în timp la mobilizarea mijloacelor financiare necesare pentru lansarea cererii de ofertă publice pentru atribuirea corespunzătoare.

DOCUMENT DELIBERATO